

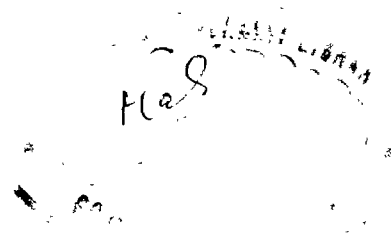


# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 2 ]

नई दिल्ली, बुधस्वतिवार, जनवरी 6, 2000/पौष 16, 1921

No. 2]

NEW DELHI, THURSDAY, JANUARY 6, 2000/PAUSA 16, 1921

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 6 जनवरी, 2000

सं. टीएएमपी/5/98-सीएचपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार चेन्नई पत्तन न्यास में प्राइवेट क्रेनों के उपयोग के संबंध में मैसर्स ट्यूब इन्वेस्टमेंट्स ऑफ इंडिया लिमिटेड के अभ्यावेदन के संबंध में एक आदेश पारित करता है।

## मामला सं० टीएएमपी/5/98—सीएचपीटी

मैसर्स ट्यूब इन्वेस्टमेंट्स ऑफ इंडिया लिमिटेड (टीआईआईएल) ..... आवेदक

बनाम

चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) ..... प्रतिवादी

### आदेश

(दिसम्बर, 1999 के 10वें दिन को पारित किया गया)

यह मामला चेन्नई और मुम्बई पत्तनों के बीच पत्तन प्रभारों में असमानताओं के संबंध में मैसर्स ट्यूब इन्वेस्टमेंट्स ऑफ इंडिया लिमिटेड (टीआईआईएल) द्वारा किए गए अभ्यावेदन से संबंधित है। जबकि एमबीपीटी प्राइवेट केन आपरेटरों को अपनी केनों का प्रचालन करने की अनुमति देता है, परन्तु चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) प्राइवेट केनों के प्रयोग की अनुमति नहीं देता है। इसके परिणामस्वरूप प्रयोक्ताओं पर अतिरिक्त बोझ पड़ता है।

2. सीएचपीटी की स्थिति यह है कि सीएचपीटी के प्रभार एमबीपीटी के प्रभारों की तुलना में कम हैं। टीआईआईएल ने भी घाट पर ढेर लगाने और ट्रेलर को सुपुर्दगी करने तथा एमबीपीटी में प्राइवेट केन आपरेटरों द्वारा लगाए जाने वाले 5 टन से 30 टन के कार्गो भार के लिए प्रभारों के बीच अन्तर नहीं किया है। सीएचपीटी के अनुसार फर्म द्वारा किया गया दावा सही नहीं है।

3. टीआईआईएल ने तर्क दिया है कि एमबीपीटी 10 टन से अधिक भार वाले कार्रैल्स के प्रहस्तन के लिए प्राइवेट केनों की अनुमति प्रदान करता है, जबकि सीएचपीटी ऐसी कोई अनुमति प्रदान नहीं करता। उन्होंने सुझाव दिया है कि 10 टन से अधिक भार वाले कार्रैल्स के लिए प्रयोग की जाने वाली प्राइवेट केनों के संबंध में मुंबई और चेन्नई पत्तनों के बीच लगाए जाने वाले प्रभारों के बीच समानता होनी चाहिए।

4. आईएनएसए, एससीआई, एसआईसीसीआई और स्टीमर एजेंट्स संघ से भी टिप्पणियां मांगी गई थीं। आईएनएसए और एससीआई से टिप्पणियां प्राप्त हो गई हैं, इन्हें नीचे संक्षेप में दिया गया है :—

**भारतीय नौवहन निगम (एससीआई)**

- (i) चेन्नई और एमबीपीटी में कार्य पद्धतियां अलग-अलग हैं। मुंबई में, पत्तन शिपिंग लाईनों/उनके एजेन्टों को प्राइवेट ठेकेदार भाड़े पर लेने की अनुमति प्रदान करता है। चेन्नई में, पत्तन ये कार्यकलाप स्वयं करता है।
- (ii) चेन्नई पत्तन में आयातों के लिए किसी मर्चेट द्वारा खर्च की जाने वाली लागत एमबीपीटी में उसके प्रतिपक्षी द्वारा खर्च की जाने वाली लागत से बहुत अधिक है।

**भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए)**

- (i) ऐसा लगता है कि अधिसूचित प्रशुल्कों की प्रयोज्यता के संबंध में कुछ गलतफहमी है। संभवतः, यह तभी स्पष्ट होगी जब दोनों पक्ष आमने-सामने बैठेंगे।
  - (ii) मुंबई प्राइवेट केनों भाड़े पर लेने की अनुमति देता है। यह प्रभार शिफ्ट-आधारित होता है। सीएचपीटी को भी शिफ्ट आधार पर सुविधा प्रदान करनी चाहिए।
5. इस मामले में दिनांक 8 मार्च, 99 को चेन्नई में संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी।
- (i) यह निर्णय किया गया था कि सीएचपीटी निम्नलिखित के संबंध में और सूचना देगा:—
    - (क) 232.50 रूपए प्रति मी0टन के केन भाड़ा प्रभार का लागत ब्यौरा।
    - (ख) क्या सीएचपीटी का 20 मी0टन वाली खराब केन के स्थान पर नई केन स्थापित करने का प्रस्ताव है।
    - (ग) नई 20 मी0 टन वाली केन स्थापित किए जाने पर प्रति मी0टन प्रभार क्या होंगे।
    - (घ) क्या सीएचपीटी प्राइवेट केनों के लिए अनुमति देने पर सहमत होगा, बशर्ते कि एचएल केन किराया प्रभार का सांकेतिक 50 प्रतिशत भुगतान कर दिया जाए, जैसाकि डेरिक केनों के प्रयोग के मामलों में किया जा रहा था।
  - (ii) टीआईआईएल द्वारा निम्नलिखित कार्रवाई भी की जानी अपेक्षित थी:—
    - (क) एससीआई, आईएनएसए और स्टीमर एजेंट्स संघ के साथ बातचीत करना, ताकि किसी राहत का पता लगाया जा सके।
    - (ख) फैक्ट्री में भिन्न-भिन्न समय पर भेजने के लिए कॉयल्स के ढेर लगाने के वास्ते पट्टा पर पत्तन भूमि लेने की संभावनाओं और लाभकारिता पर विचार करना।
    - (ग) ढेर लगाने की लागत बचाने के लिए सीधे सुपुर्दगी लेने की संभावना।
6. टीआईआईएल का प्रत्युत्तर निम्नलिखित रहा:—
- (i) उन्होंने एससीआई और वाणिज्य मंडल, एफआईआईओ से विगत में संपर्क स्थापित किया था, परंतु इसमें कोई प्रगति नहीं हुई। पत्तन को सीधे देय प्रभारों के संबंध में मुद्दा पत्तन न्यास और परेषिती के बीच है। इसलिए, अन्य अभिकरणों की भूमिका/राहत को नहीं देखा जा सकता।

- (ii) ढेर लगाने के लिए पट्टे पर भूमि लेना और बाद में सुपुर्दगी लेना लाभदायक नहीं है, क्योंकि इस कार्यकलाप में दोहरा कार्य शामिल है और इसमें भूमि किराया, बीमा, प्राइवेट केन कार्य प्रभार के साथ-साथ अतिरिक्त परिवहन प्रभार भी शामिल है। कुल मिलाकर इस पर खर्च होने वाली अतिरिक्त लागत इस समय देय केन शुल्क से बहुत अधिक होगी।
- (iii) सीधे सुपुर्दगी प्राप्त करना कुछ शर्तों के अधीन संभव है। तथापि, उन्होंने प्राइवेट केन प्रयोग करने के लिए उन्हें अनुमति देने के अनुरोध पर जोर दिया है।

7. संयुक्त सुनवाई के दौरान उभर कर आए मुद्दों के प्रति सीएचपीटी का प्रत्युत्तर निम्नलिखित रहा है:—

- (i) 232.50 रूपए प्रति मी0टन का केन भाड़ा प्रभार एचएलसी प्रभारों के रूप में वसूल किया जा रहा है, जोकि उपस्करों की मूल लागत, प्रति टन प्रहस्तन की लागत और व्यापार जिसे सहन कर सकता है, जैसे कार्गो के आधार पर विभिन्न दर संशोधनों के प्रभार के कारण है। वर्ष 1988-89 के दौरान प्रति टन लागत 339.17 रूपए प्रति टन और 1991 के दौरान यह 268.81 रूपए प्रति टन थी। व्यापार के हित को ध्यान में रखते हुए यह दर 232.50 रूपए पर निर्धारित की गई है।
- (ii) जहां तक केन को प्रतिस्थापित करने का संबंध है, इस समय उनके पास 20 मी0 टन की कोई घाट विद्युत केन नहीं है। तथापि, 8 टन से 13 टन के बीच की क्षमता वाली 6 पुरानी घाट विद्युत केनों के स्थान पर गेंद्री, किस्म की 20 मी0टन की 3 घाट विद्युत केनों की खरीद के लिए आदेश दे दिया गया है। नई केनों की सुपुर्दगी दे दी गई है और इनके दिसंबर, 1999 में प्रचालन करने की संभावना है।
- (iii) जहां तक नई 20 मी0 टन केन के प्रति मी0 टन प्रभार का संबंध है, यह दर केन के स्थापित किए जाने के पश्चात ही परिकलित की जा सकती है।
- (iv) जहां तक प्राइवेट केन भाड़े पर लिये जाने का संबंध है, 50 प्रतिशत भाड़ा प्रभार प्रदान किया जाता है, पोत के डेरिक पर लागू प्राइवेट केनों पर लागू नहीं होता। पोत के डेरिक का प्रयोग तर्कसंगत है, जहां तक पत्तन के ढेर लगाने और सुपुर्दगी उपस्कर का संबंध है, वे तर्कसंगत सीमा तक उपलब्ध होते हैं और पत्तन को इन उपस्करों के प्रतिस्थापन पर समय-समय पर भारी निवेश करना पड़ता है। जब पत्तन केनों की आपूर्ति करने की स्थिति में नहीं होता है, तब प्राइवेट केनों के प्रयोग की अनुमति दी जाती है। पोत संबंधी कार्य के लिए जब हैच निकासी और सुपुर्दगी के लिए पत्तन उपस्कर की पूर्ति की जाती है, तब आधार सामग्री के अनुसार प्रहस्तन किए गए टन भार के लिए आपरेटरों को प्रति नग की दर पर प्रोत्साहन दिया जाता है।

पत्तन ने कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों के लिए इन उपस्करों की खरीद पर भारी निवेश किया है। इसलिए, जब न्यास की केनें उपलब्ध हैं, तब प्राइवेट केनों के प्रयोग की अनुमति नहीं दी जा सकती, क्योंकि इसके परिणामस्वरूप इसके राजस्व में हानि होगी और न्यास का उपस्कर और

श्रमिक निष्क्रिय पड़े रहेंगे। इसे देखते हुए, टीआईआईएल का अभ्यावेदन न्यायोचित नहीं हो सकता।

8. उपलब्ध रिकार्डों के आधार पर निम्नलिखित मुद्दे विचारार्थ उभर कर आए हैं:—

- (i) जैसा कि कहा गया है, कि क्या एचआर कॉयल्स के प्रहस्तन के लिए केन प्रभारों में एमबीपीटी और सीएचपीटी के बीच वास्तव में इतना अधिक अंतर है।
- (ii) क्या एमबीपीटी के मामले की भांति सीएचपीटी में प्राइवेट केनों के प्रयोग की अनुमति दी जाए/शुरू की जाए। यदि आवश्यक हो, सीएचपीटी डेरिक केनों वाले पोतों द्वारा भारी लिफ्ट केनों के जान बुझकर प्रयोग न किए जाने के मामले की भांति "लेवी" का प्रतिशत वसूल कर सकता है।
- (iii) क्या सीएचपीटी की केनों के प्रयोग को इस दृष्टि से "आंशिक" रूप में सीमित किया जा सकता है कि इनका प्रयोग "ढेर लगाने के लिए" जबकि प्राइवेट केनों को "ट्रेलर तक सुपुर्दगी" के लिए भाड़े पर लिया जा सकता है।
- (iv) यदि सीएचपीटी की केनें उपलब्ध नहीं हैं, क्या सीएचपीटी में प्राइवेट केनों के प्रयोग की अनुमति दी जा सकती है/शुरू की जा सकती है।
- (v) क्या टीआईआईएल लागत कम करने के लिए "ढेर लगाने" के प्रचालन से बचने के लिए "सीधे" सुपुर्दगी (पोत से ट्रेलर तक) प्राप्त कर सकता है।
- (vi) क्या टीआईआईएल फैक्टरी में भिन्न-भिन्न समय पर भेजने के लिए कॉयलों का ढेर लगाने के वास्ते पत्तन भूमि पट्टे पर ले सकता है।
- (vii) क्या एचआर कॉयल को कच्ची सामग्री माना जाता है और इकाई के आधार पर कम दर भारित की जाती हैं।

9. उपलब्ध रिकार्डों, इस मामले की कार्यवाहियों के दौरान एकत्र सूचना की समग्रता और समग्र ध्यान देने के आधार पर निम्नलिखित स्थिति कमशः उभर कर सामने आई है:—

- (i) टीआईआईएल ने अपने आवेदन पत्र में इस मुद्दे पर बल दिया है। उन्होंने 28 नवंबर, 99 के पत्र में इस मुद्दे पर पुनः जोर दिया है। भारतीय नौवहन निगम ने भी यह दर्शाने के लिए ऐसी कुछ जानकारी दी है कि मुंबई में दरें काफी सस्ती हैं। परंतु, सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत के तुलनात्मक ब्योरे एक बिल्कुल ही अलग तस्वीर दिखाते हैं। वास्तव में, सीएचपीटी में दरें सस्ती हैं। संभवतः, एक पत्तन की विद्युत क्वे केनों की दरों और दूसरे पत्तन की भारी लिफ्ट केनों की दरों की तुलना करते समय घालमेल हो गया है।

विशेषकर, सीएचपीटी ने स्वयं एमबीपीटी से प्राइवेट केन प्रचालनों के बारे में संबंधित ब्योरे प्राप्त किए हैं। इसलिए, प्रस्तुत सूचना की प्रमाणिकता पर कोई संदेह नहीं हो सकता। इन ब्योरों की एक

प्रति दिए जाने के बावजूद टीआईआईएल ने उनका कोई विशेष विरोध नहीं किया है। इन परिस्थितियों में, यह मानना होगा कि आवेदन पत्र का मूल आधार वैध दिखाई नहीं देता है।

- (ii) मांग यह है कि सीएचपीटी को प्राइवेट केनों के प्रयोग की अनुमति देनी चाहिए, जैसाकि एमबीपीटी में किया जा रहा है। सीएचपीटी का यह विचार है कि उसकी केनें आसानी से उपलब्ध हैं और उन्हें खाली नहीं रखा जा सकता। पत्तन द्वारा इन केनों की खरीद में किए गए भारी निवेश की केनों के पूर्ण उपयोग द्वारा वसूली की जानी है।

संयुक्त सुनवाई में टीआईआईएल ने एक आपत्ति उठाई थी कि छोटी केनें न होने पर प्रयोक्ताओं को मजबूरीवश सीएचपीटी की भारी आकार वाली केनें भाड़े पर लेनी पड़ती हैं और अधिक भुगतान करना पड़ता है। इसका सीएचपीटी ने इस सूचना के साथ विरोध किया है कि वे छः पुरानी घाट विद्युत केनें (क्षमता 8—13 मी0 टन तक) को प्रतिस्थापित करने और गेंद्री किस्म की 3 नई 20 मी0 टन घाट विद्युत केनें खरीदने की प्रक्रिया में हैं। नई केनें प्राप्त हो गई हैं और अब किसी भी समय प्रचालन में लाई जा सकती हैं।

जहां तक प्राइवेट केनें भाड़े पर लेने के लिए अनुमति के मामलों में कुछ प्रतिशत लेवी भारित करने का संबंध है, सीएचपीटी ने पोत की डेरिक केनों के प्रयोग की प्राइवेट केनों (तट आधारित) के प्रयोग के साथ तुलना करने की वैधता पर प्रश्न उठाया है। इस विचार के प्रति तर्क स्पष्ट नहीं है और किसी भी हालत में इसमें दम नहीं है। चाहे डेरिक केनों के साथ किसी पोत को चार्टर करने के लिए अधिक भुगतान का मामला हो अथवा प्राइवेट केनें भाड़े पर लेने के लिए अतिरिक्त भुगतान का मामला हो, तब अतिरिक्त बोझ वहन करने की दृष्टि से पोत के लिए यह आशय एक समान है। इसलिए, अधिक तर्कसंगत बात यह है कि पत्तन की केनों की "उपलब्धता" का सवाल है।

- (iii) उपर्युक्त (ii) के संदर्भ में जो उल्लेख किया गया है, उसके आलोक में पत्तन की केनों के "आंशिक प्रयोग" से संबंधित प्रश्न को सीएचपीटी ने अस्वीकार कर दिया है। उनके अनुसार, यदि पत्तन की केन उपलब्ध है, तब उसका दोनों कार्य—कलापों के लिए प्रयोग अवश्य किया जाना चाहिए। यह विचार तर्कसंगत जान पड़ता है।

- (iv) टीआईआईएल की मांग प्राइवेट केनों के प्रयोग की अनुमति देने से संबंधित है, चाहे सीएचपीटी की केनें उपलब्ध हैं या नहीं। उपर्युक्त (i) और (ii) के संदर्भ में सीएचपीटी द्वारा किए गए उल्लेख के आलोक में यह स्पष्टतः तर्कसंगत दिखाई नहीं देता। जैसाकि एससीआई ने सही टिप्पणी की है कि विभिन्न पत्तनों में कार्य पद्धतियां अलग-अलग होती हैं और सतही आधारों पर इनकी तुलना नहीं की जा सकती। यह मांग करना कि यदि पत्तन की केनें उपलब्ध नहीं हैं, तब प्राइवेट केनों की अनुमति दी जाए, अधिक तर्कसंगत और सुसंगत होगा। सीएचपीटी ने पुष्टि की है कि जब पत्तन केनों की आपूर्ति करने की स्थिति में नहीं होता है, तब प्राइवेट केनों के उपयोग की अनुमति दी जाती है। यह संभव है कि यूएलएआई से संबंधित अन्य मामले में यह स्पष्ट हो गया था कि

"केनें उपलब्ध नहीं है" का सीएचपीटी द्वारा उल्लेख किया जाना उनके खराब होने की परिस्थितियों तक सीमित है। यूएलएआई के अन्य मामले में इस प्रकार की अस्पष्टता से निजात पाने के लिए प्राधिकरण ने निर्णय किया था कि केनें को तब उपलब्ध नहीं है, माना जाएगा, जब यदि वे खराब हैं अथवा उन्हें अन्य पार्टियों द्वारा भी काम पर लगाया हुआ है। प्राधिकरण इस मामले में भी उसी दृष्टिकोण को अपनाता है।

- (v) जहां तक "सीधे" सुपुर्दगी लेने का संबंध है, टीआईआईएल ने स्पष्ट किया है कि व्यावहारिकता और मितव्ययिता को देखते हुए यह सीमाशुल्क सहित अनेक शर्तों के अधीन होगी। जैसाकि सूचीबद्ध शर्तों से देखा जा सकता है कि इस प्रस्ताव पर विचार करना केवल सैद्धांतिक कार्रवाई जैसा हो सकता है, यह व्यवहार्य विकल्प दिखाई नहीं देता।
- (vi) जहां तक फैक्टरी तक भिन्न-भिन्न समय में प्रेषण के लिए कॉयल्स का ढेर लगाने के वास्ते पत्तन भूमि पट्टे पर लिए जाने का संबंध है, टीआईआईएल ने उल्लेख किया है कि ऐसा करना लाभकारी नहीं होगा, क्योंकि इस कार्यकलाप में दोहरा कार्य शामिल है और इसमें भूमि किराया, बीमा, प्राइवेट केन कार्य प्रभार तथा अतिरिक्त परिवहन प्रभार शामिल हैं। कुल मिलाकर, इस विकल्प पर खर्च होने वाली अतिरिक्त लागत सीएचपीटी को देय केन शुल्क से बहुत अधिक होगी। इसे देखते हुए, यह भी कोई व्यावहारिक प्रस्ताव नहीं होगा।
- (vii) यह मुद्दा मूल आवेदन-पत्र में नहीं उठाया गया था। यह लागत निर्धारण की "इकाई" में परिवर्तन की मांग के संदर्भ में संयुक्त सुनवाई के दौरान अचानक उठाया गया था। सीएचपीटी ने यह कहते हुए प्रत्युत्तर दिया है कि चूंकि दरों के मान में एचआर कॉयल को अलग माना गया है, तब इसे न तो मशीनरी (जिसे मूल्य अनुसार आधार पर भारित किया जाता है) अथवा न ही कच्ची सामग्री (जिसे इकाई के आधार पर भारित किया जाता है) माना जाता है। इस जोरदार खंडन के आलोक में इस प्रस्ताव पर विचार करना उपयुक्त नहीं होगा।

10. परिणामस्वरूप और उपर दिए कारणों को देखते हुए सीएचपीटी में प्राइवेट केनें के प्रयोग के संबंध में उपर्युक्त पैरा 9 (iv) में उल्लिखित अल्प संशोधन के शर्ताधीन मैसर्स ट्यूब इन्वेस्टमेंट्स ऑफ इंडिया लिमिटेड के अनुरोध को अस्वीकार किया जाता है।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[ विज्ञापन/III/IV/असाधारण/143/99 ]

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS  
NOTIFICATION**

New Delhi, the 6th January, 2000

**No. TAMP/5/98-CHPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby passes an order on the representation of M/s. Tube Investments of India Limited regarding use of private cranes in the Chennai Port Trust as in the Order appended hereto.

**Case No. TAMP/5/98-CHPT**

**M/s. Tube Investments of India Limited (TIIL)**                      . . .                      **Applicant**

Vs.

**The Chennai Port Trust (CHPT)**    . . .                      **Respondent**

**ORDER**

( Passed on this 10th day of December 1999 )

This case relates to a representation made by M/s. Tube Investments of India Ltd. (TIIL) regarding disparities in port charges between the Chennai and the Mumbai ports. While the MBPT allows private crane operators to operate their own cranes, in Chennai Port Trust (CHPT) the use of private cranes is not allowed. This results in an additional burden on users.

2.            The CHPT's position is that the charges at CHPT are lower than those at MBPT. The TIIL have also not distinguished charges for stacking at wharf and for delivery to trailer and cargo weight from 5 tonnes to 30 tonnes stated to be levied by private crane operators at the MBPT. The contention made by the firm, according to the CHPT, is not correct.

3.            The TIIL have argued that whereas the MBPT allows private cranes for handling coils weighing above 10 tonnes, the CHPT does not give any such permission. They have suggested that there should be parity between the charges levied between the Mumbai and the Chennai Ports in respect of private cranes to be used for coils weighing above 10 tonnes.

4            Comments were also called for from the INSA, SCI, SICCI, and the Steamer Agents Association. Comments have been received from the INSA and SCI. These are summarised below:

**The Shipping Corporation of India (SCI):**

- (i).        The working procedures in Chennai and MBPT are different. In Mumbai, the port allows the shipping lines/their agents to hire private contractors. In Chennai, the port carries out the activities itself.



- (ii). The cost incurred by a merchant for imports at the Chennai Port is much higher than the cost incurred by his counterpart at the MBPT.

**Indian National Shipowners Association (INSA):**

- (i). There seems to be some misunderstanding about the application of the notified tariffs. Perhaps, it will clear when both parties sit face to face.

- (ii). Mumbai gives permission for hiring private cranes. The charge is on a shift-basis. Let CHPT also give on a shift-basis.

5. A joint hearing in this case was held in Chennai on 8 March 99.

- (i). It was decided that the CHPT would give further information on the following:

- (a). The costing detail of the crane hire charges of Rs.232.50 PMT.
- (b). Whether CHPT proposed to replace the condemned 20 MT crane with a new one.
- (c). What would be the charges per metric ton in case a new 20 MT crane was installed.
- (d). Would CHPT agree to give permission for hiring private cranes provided a notional 50% HL crane hire charge paid as was being done in cases of use of derrick cranes.

- (ii). The TIIL was also required to take the following action:

- (a). Hold a discussion with SCI, INSA and Steamer Agents Association to see whether any relief could be worked out.
- (b). Consider the possibility and economics of taking on lease port land for stacking the coils for staggered despatch to factory.
- (c). The possibility of taking direct delivery to avoid the cost of stacking.

6. The TIIL response has been as under:

- (i). They had approached the SCI and Chamber of Commerce, FIEO, in the past; but, there has been no development. The issue is between

the Port Trust and the Consignee with regard to the charges payable to port directly. Hence, other agencies' role / relief can not be seen.

- (ii). Taking land on lease for stacking and subsequently taking delivery is not economical as this activity involves double work and also it involves land rent, insurance, private cranage charges as well as additional transport charges. All in all, the extra cost incurred in this will be much more than the cranage now payable.
- (iii). Taking Direct delivery is possible subject to certain conditions. However, they have reiterated the request to allow them to use private cranes.

7. The CHPT response to the points emerging at the joint hearing has been as under:

- (i). The crane hire charges of Rs.232.50 PMT are being recovered as HLC charges which is due to the effect of various rate revisions based on the factors like original cost of the equipments, cost of handling per tonne and what the trade can bear. During the year 1988-89, the cost per tonne was Rs.339.17 and during 1991 it was Rs.268.81. Keeping in mind the interest of the trade, the rate has been fixed at Rs.232.50.
- (ii). As regards replacement of the crane, presently they do not have any 20 MT Wharf Electric Crane. However, order has been placed for procurement of 3Nos. 20 MT Wharf Electric Crane of Gantry type replacement to 6 Nos. old Wharf Electric Crane capacity ranging from 8T to 13T. The new cranes have been delivered and are likely to be operated from December 1999.
- (iii). As regards the PMT charge for a new 20 MT crane, the rate can be worked out only after installation of the crane.
- (iv). As regards permission of hiring private crane provided 50% hire charge is paid, what applies to Ship's Derrick will not apply to private cranes. Use of Ship's derrick is justifiable whereas with respect to Port's stacking and delivery equipment, they are available to a reasonable degree and port is investing heavily in replacing these equipments from time to time. When the port is not in a position to supply the cranes, use of private cranes is allowed. For the vessel work, when port equipment are supplied for hatch clearance and delivery, the piece rate incentive is payable to the operators for the tonnage handled on the basis of datum.